ROK XVIII Warszawa, grudzień 1937 r. Nr 11 (271)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.



Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku zasyłamy wszystkim członkom Związku i czytelnikom naszego pisma — najserdeczniejsze życzenia. Myśli i uczucia nasze zwracają się w pierwszym rzędzie ku tym kolegom, którym ciężki i bezlitosny obowiązek nie pozwoli spędzić tradycyjnego wieczoru wigilijnego w gronie rodziny. Pragniemy gorąco aby czuli i zrozumieli, że myślą i pamiętają o nich w ten wieczór uroczysty nie tylko ich najbliżsi, ale i wszyscy bez wyjątku koledzy, zjednoczeni miłością braterską i spójnią organizacyjną w naszym Związku.

PREZYDIUM Z. Z. M. i REDAKCJA „MASZYNISTY".

W IMIĘ SPRAWIEDLIWOŚCI I PORZĄDKU

Rezolucja Zarządu Głównego z dn. 3.X. b. r. podana do wiadomości czytelników w poprzednim numerze „Maszynisty" z r. b. ustaliła stanowisko naszego Związku wobec najważniejszych i najbardziej aktualnych zagadnień uposażeniowych i emerytalnych i wytyczyła organom wykonawczym kierunek działania na przyszłość.

Prezydium Związku wdrożyło już akcję mającą na celu realizację postulatów sformułowanych w tej rezolucji przedkładając ją wraz ze stosownym uzasadnieniem p. Ministrowi Komunikacji i podejmując starania o uzyskanie w tych sprawach audiencji u p. Ministra.

Żaden z tych postulatów nie jest obcy ogółowi naszych członków, wszystkie stanowią wyraz powszechnej i należycie ugruntowanej opinii pracowników parowozowych. O wszystkich też była już wielokrotnie mowa na łamach naszego czasopisma. Są jednak wśród nich także i takie, które uznać musimy za szczególnie ważne i doniosłe dla interesów naszego zawodu i których spełnienie uważamy nie tylko za konieczne ale i za pilne nie tyle dla dobra pracowników i ich rodzin ile przede wszystkim w imię sprawiedliwości i porządku. Należą do nich postulaty dotyczące wymiaru odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki, sposobu zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej oraz orzecznictwa lekarskiego w sprawach o ustalenie przyczyn i stopnia utraty zdolności do zarobkowania.

Także i w tych sprawach zabieraliśmy głos już nie raz w naszym organie, jednakże z uwagi na doniosłe znaczenie podjętych przez nas starań nie tylko dla naszego zawodu lecz i dla całego ogółu pracowników kolejowych poczytujemy sobie za obowiązek podzielić się z opinią publiczną naszymi zapatrywaniami i ujawnić przed nią zarówno założenia, na których się opieramy, jak też i wnioski, które, zdaniem naszym, z założeń tych wynikają. Są one następujące:

I. Wymiar odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki w służbie.

Po myśli postanowień §§ 41, 42 i 43 obowiązujących przepisów emerytalnych (Rozp. R. M. z dn. 28.I. 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 20 z r. 1936, poz. 169) pracownik i jego rodzina otrzymuje tytułem odszkodowania za skutki nieszczęśliwego wypadku świadczenia następujące: *pracownik*, tyle procent od połowy uposażenia zasadniczego ile procent wynosi stwierdzona utrata zdolności do zarobkowania; *wdowa.* 15% uposażenia zasadniczego swego zmarłego męża; *sierota:* 5% uposażenia zasadniczego zmarłego ojca. Do podstawy wymiaru odszkodowania nie wlicza się żadnych dodatków, ani należności ubocznych, a więc np. ani dodatku stołecznego, ani lokalnych dodatków drożyźnianych, ani należności za wyjazdy, ani premii, ani wreszcie świadczeń rzeczowych. W przeliczeniu na sumy pieniężne wynosi odszkodowanie dla poszczególnych sta-

nowisk w słuźbie parowozowej i odpowiadających im grup uposażenia, miesięcznie co następuje:

DLA PRACOWNIKA

	przy 100% utr. zd. do zarobk.	przy 50% utr. zdol. do zarobk.
Maszynista I kl. w 8 gr. upos.	130.00	65.00
„ II kl. „ 9 „ „	112.50.	56.25
Pom. masz. I kl. „ 10 „ „	100.00	50.00
„ „ II kl. „ 11 „ „	87.50	43.75
„ „ „ kl. „ 12 „ „	75.00	37.50
„stały" pom. masz. 4 kat. pł.	75.00	37.50

DLA WDOWY

po masz. I kl. w 8 gr. uposaż.	39.00
„ „ II kl. „ 9 „ „	33 75
„ p. masz. I kl. „ 10 „ „	30.00
„ „ „ II kl. „ 11 „ „	26.75
„ „ „ II kl. „ 12 „ „	22.50
„ „stałym" p. masz. w 4 kat. pł.	22.50

DLA SIEROTY

po masz. I kl. w 8 gr. uposaż.	13.00
„ „ II kl. „ 9 „ „	11.25
„ p. masz. I kl. „ 10 „ „	10.00
„ „ „ II kl. „ 11 „ „	8.75
„ „ „ „ „ 12 „ „	7.50
„ „stałym" p. masz w 4 kat. pł.	7.50

Zważywszy, iż wypadki uznania 100% niezdolności do pracy należą do niezmiernie rzadkich wyjątków — stwierdzić należy, iż wymiar odszkodowania, zwłaszcza dla wdów i sierot jest rażąco niski i nie może być uznany za uczciwe i sprawiedliwe wyrównanie szkody, którą pracownik ponosi z powodu kalectwa, a jego rodzina, wskutek śmierci wywołanej nieszczęśliwym wypadkiem w służbie.

Wprawdzie zarówno pracownicy, jak też i wdowy oraz sieroty po nich otrzymują obok odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek ponad to zaopatrzenie emerytalne, wdowie, wzgl. sieroce, zaopatrzenie to jednak nie ma nic wspólnego z obowiązkiem wynagrodzenia szkody, jest bowiem świadczeniem odpłatnym, na rzecz którego pracownik w tej lub w innej formie uiszcza stosowne składki i które należy się uprawnionym także i wówczas kiedy śmierć lub utrata zdolności do zarobkowania nastąpi z powodów nie mających nic wspólnego ze służbą. Ponad to podkreślić należy, że zaop. emeryt. wdowie i sieroce wymierza się także w razie nieszczęśliwego wypadku w wysokości normalnej, tj. wg. tej grupy uposażenia i wg. tej wysługi emerytalnej, którą pracownik posiadał w chwili śmierci lub w chwili rozwiązania stosunku służbowego z powodu niezdolności do pracy i nie bierze się przy tym zupełnie pod uwagę, że gdyby nieszczęśliwy wypadek nie nastąpił, pracownik miałby prawo i możność posuwać się w drodze awansu aż do najwyższej, dostępnej dla niego grupy uposażenia, oraz osiągnąć nawet pełną wysługę emerytalną.

Zresztą nawet łączna suma zaopatrzeń i odszkodowań, nie zapewnia wdowom i sierotom po pracownikach, zmarłych wskutek nieszczęśliwego wypadku, możności egzystencji, zwłaszczą, jeśli chodzi o pracowników młodszych wiekiem, a więc także i grupą uposażenia oraz latami służby. I tak np. wdowa po pom. masz. I kl. w 10-ej gr. uposażenia posiadającym 20 lat wysł. emerytalnej otrzymuje tytułem zaopatrzenia i odszkodowania dla siebie i dla dwojga sierot ogółem zł 132 gr 50, a wdowa po pom. masz. II kl. w 12-ej grupie uposażenia, posiadającym 15 lat wysł. emerytalnej, przy tej samej liczebności rodziny — zł 82 gr 50 miesięcznie:

Suma ta ma stanowić „wynagrodzenie szkody", a więc ma zrównoważyć straty, jakie wskutek gwałtownej a niezawinionej śmierci swego żywiciela ponosi rodzina pracownika młodego, zdrowego i zdolnego do pracy, który miał przed sobą jeszcze kilkadziesiąt lat służby i życia, a więc i perspektywę uzyskiwania przez cały ten okres pełnych, a ponad to wzrastających stopniowo zarobków.

Nie ulega, zdaniem naszym, wątpliwości, iż ustalone w ten sposób „odszkodowanie" nie równoważy poniesionej straty i nie odpowiada ani teoretycznie ani praktycznie wymogom słuszności i sprawiedliwości. Jest ono ustalone zbyt nisko, nie tylko bezwzględnie, lecz także i w porównaniu z normami, przewidzianymi w innych przepisach prawnych, które mają, lub miały do niedawna zastosowanie w analogicznych okolicznościach. I tak:

a) artykuł 157, § 1 Kodeksu Zobowiązań postanawia, iż odszkodowanie obejmuje stratę, jaką poszkodowany poniósł i korzyść, której mógł się spodziewać gdyby mu szkody nie wyrządzono, a § 3 tegoż art. pozwala żądać niezależnie od wynagrodzenia szkody materialnej także zadość uczynienia za krzywdę moralną;

b) ustawa o ubezpieczeniu społecznym nakazuje obliczać rentę wypadkową, zgodnie z treścią art. 139 od przeciętnego, faktycznego, miesięcznego zarobku, przy czym w myśl art. 11 tejże ustawy za faktyczny zarobek uważać należy całkowity dochód ubezpieczonego, stanowiący wynagrodzenie za pracę, a mianowicie wynagrodzenie pieniężne wraz z wszelkimi dodatkami, wypłacanymi na podstawie umowy lub zwyczaju, wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, świadczenia w naturze, jak np. mieszkanie, ordynaria, odzież itd.;

c) rosyjskie prawo z dn. 26 czerwca 1912 roku, które do niedawna miało zastosowanie wobec kolejowych pracowników umownych, nakazuje zaliczać do podstawy wymiaru odszkodowań nie tylko pensję miesięczną, wzgl. roczne uposażenie, lecz nad to ⅔ „godzinowego" (wiorstowego), diet i premij, oraz stosowną część dodatku mieszkaniowego lub wartości mieszkania i umundurowania;

d) ogólnie obowiązująca, nie mająca jednakże zastosowania do pracowników kolejowych ustawa emerytalna z dn. 11 grudnia 1923 r. nakazuje zaliczać pełnokwalifikowanym aeronautom wojskowym do podstawy wymiaru ich zaop. emerytalnego nie tylko uposażenie zasadnicze, lecz także i wysokie dodatki aeronautyczne, a oficerowie i szeregowi Straży Granicznej mają, na podstawie przepisów tej ustawy, prawo do dodatkowego odszkodowania za nieszcz. wyp. w służbie w postaci dwuletniej płacy, obliczonej od pełnego uposażenia w ostatnim miesiącu służby czynnej. Analogiczne prawa służą także i funkcjonariuszom Policji Państwowej na podstawie ich przepisów pragmatycznych.

W tych warunkach przekonani jesteśmy, że ani godność P.K.P. jako największego i najważniejszego przedsiębiorstwa państwowego, ani dobrze rozumiany interes służby nie zezwala na tolerowanie obecnego stanu rzeczy, skazującego wdowy i sieroty po pracownikach, którzy stracili życie wskutek nieszcz. wypadku w służbie na nędzę, głód i poniewierkę, a w najlepszym razie na łaskę dobroczynności publicznej, lub na dobrowolną pomoc rodziny. Nie można wymagać należytego i ofiarnego pełnienia obowiązków służbowych od pracownika, który narażając swe zdrowie i życie dla dobra służby i dla interesu swego pracodawcy ma pełną świadomość, że na wypadek kalectwa sam on będzie nędzarzem, zaś na wypadek śmierci żona jego będzie cierpieć nędzę i niedostatek, a sieroty nie tylko nie będą miały możności wykształcenia się na pożytecznych obywateli kraju, lecz nie będą nawet posiadały środków wystarczających na najskromniejsze utrzymanie i będą musiały apelować do obcej pomocy aby nie zginąć z głodu.

Szczupłość służących sobie praw i niedostateczną wysokość odszkodowań odczuwają pracownicy parowozowi tym boleśniej, że widzą i słyszą jak przeds. P.K.P. wypłaca osobom postronnym, poszkodowanym wskutek wypadków kolejowych odszkodowanie w pełnym wymiarze, za rzeczywiste szkody, za utraconą zdolność do pracy, za nieosiągnięte korzyści i za krzywdę moralną, oraz, że czynią to zgodnie z przepisami obowiązującego prawa, które jednakże, niestety, nie ma zastosowania do pracowników przedsiębiorstwa kolejowego. Pracownicy nie mogą wobec tego zrozumieć dlaczego Państwo, regulując jednostronnie warunki zaopatrzenia pracowników kolejowych narzuciło im w tym względzie normy niesprawiedliwe i krzywdzące.

Zdajemy sobie sprawę z faktu, iż w istniejących warunkach prawnych, politycznych i gospodarczych proste zastosowanie reguł kodeksu zobowiązań do odszkodowań pracowników P.K.P. i ich rodzin za nieszczęśliwe wypadki może napotkać na nieprzezwyciężone trudności. Tym nie mniej jednak przekonani jesteśmy, że nie powinny być utrzymane nadal, obowiązujące obecnie, a krzywdzące i w niczym nie uzasadnione, zasady wymiaru tych odszkodowań, a w szczególności:

a) nie daje się niczym uzasadnić przyjęcie za podstawę wymiaru odszkodowań uposażenia zasadniczego bez uwzględnienia dodatków: stołecznego, lokalnego, funkcyjnego itd., oraz innych stałych, pieniężnych lub rzeczowych składników uposażenia w służbie czynnej. Sądzimy zatem, iż, wzorem innych ustaw i przepisów, podstawę wymiaru wynagrodzenia za szkodę stanowić winien pełny zarobek faktyczny, obliczony z uwzględnieniem wszystkich bez wyjątku do-

datków i świadczeń wg. przeciętnej za okres roczny licząc wstecz od chwili wypadku;

b) Nie jest również uzasadnione obliczanie odszkodowań od 50% podstawy wymiaru, skoro zaop. emer. wdowie i sieroce jest świadczeniem odrębnym i — w przeciwieństwie np. do konstrukcji prawnej, przyjętej w ustawie o ubezp. społecznym — w zupełności nie zależnym ani od nieszczęśliwego wypadku, ani od zdolności do zarobkowania w ogóle, ponad to jest świadczeniem odpłatnym, na rzecz którego pracownik uiszcza wysokie składki emerytalne. Odszkodowanie winno być zatem obliczone nie od 50%, lecz od 100% pełnego, faktycznego zarobku, ustalonego w sposób wskazany w p-kcie a);

c) nie mają także żadnego uzasadnienia procentowe normy wymiaru odszkodowania dla wdów i sierot i nie wiadomo dlaczego wdowa otrzymywać ma tylko 30%, a sierota 10% pełnego odszkodowania. Już choćby przez analogię z zasadami wymiaru zaopatrzeń wdowich i sierocych, wdowa otrzymywać powinna zdaniem naszym 50% pełnej renty, sieroty przy matce pobierającej rentę — 25% renty wdowiej, a sieroty bez ojca i matki 25% renty pełnej;

d) nie wiadomo dlaczego w sprawie terminu wypłacania rent sierocych zastosowano normy inne, aniżeli te, które obowiązują przy wypłacie zaopatrzeń sierocych, a w szczególności dlaczego wypłata rent sierocych ustaje bezwzględnie z chwilą ukończenia przez sierotę 18-go roku życia, oraz dlaczego sierota, która po tym terminie uczęszcza do szkoły lub jest niezdolna w zupełności do pracy, nie może korzystać z dalszego pobierania renty. Należałoby zdaniem naszym, krzywdzący ten przepis usunąć i zapewnić sierotom prawo do korzystania z renty przynajmniej na takich warunkach jakie obowiązują w stosunku zaopatrzeń sierocych.

II. Sposób zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emer.

Postulat przyznania pracownikom służby parowozowej prawa do półtorakrotnego zaliczania czasu w tej służbie spędzonego do wysługi emerytalnej uzasadniony jest warukami pracy na parowozie i ma na celu wyrównanie zmniejszonej szansy i zmniejszonego prawdopodobieństwa uzyskania w tej służbie pełnej wysługi emerytalnej. Sprawa ta jest przedmiotem naszych wystąpień oraz rozważań M. K. już od lat 18-tu, tj. niemal od pierwszej chwili powstania kolejnictwa polskiego i wobec tego posiada w archiwach M. K. osobną, bogatą literaturę. Wobec tego, nie potrzebujemy chyba przytaczać ponownie wszystkich argumentów , przemawiających za spełnieniem tego postulatu, zwłaszcza, iż M. K. uznało już jego słuszność i uwzględniło go w treści przepisów emerytalnych z dnia 3.10. 1926 r. (Rozp. Prez. o zaop. emer. pracowników nieetatowych), tudzież w Rozp. R. M. z dn. 4. 7. 1929 r., w tym ostatnim z ważnością wsteczną za cały czas służby na P.K.P.

Jest zresztą rzeczą oczywistą, iż, z uwagi na warunki pracy parowozowej nieuchronnym jest szybsze zużycie sił fizycznych i energii psychicznej oraz nerwowej pracownika wskutek czego pracownicy służby parowozowej z reguły nie mogą osiągnąć pełnej wysługi emerytalnej, lecz stają się przedwcześnie niezdolnymi do pracy. Słusznym jest za tym, aby otrzymali rekompensatę i wyrównanie swych szans życiowych w porównaniu do tych gałęzi służbowych, które, pracując w warunkach normalnych, mogą osiągnąć i osiągają rzeczywiście pełną wysługę emerytalną w odpowiednim czasie.

Taki uprzywilejowany sposób zaliczenia służby do wysługi emerytalnej nie stanowił zresztą nigdy i nie stanowiłby obecnie żadnego szczególnego, niespotykanego poza tym wyjątku. Korzystają z takiego przywileju np. aeronauci wojska i marynarki wojennej, którym czas służby liczy się podwójnie. personel techniczny aeronautyki, któremu czas służby liczy się półtorakrotnie i to w relacjach miesięcznych, wojskowi i marynarze zaokrętowani, którym każdy miesiąc liczy się za dni 40, wojskowi zawodowi, przydzieleni do KOP, oraz oficerowie i szeregowi Straży Granicznej, którym każdy rok służby liczy się za 16 miesięcy, a nawet i funkcjonariusze poczt ruchomych, którzy mają prawo zaliczenia 11-go i następnych lat takiej służby w stosunku każdy rok za 14 miesięcy.

Pracownikom parowozowym odebrano prawo do półtorakrotnego zaliczenia czasu ich służby do wysługi emerytalnej od dn. 1.2. 1934 r. i to zarówno na przyszłość, jak też i za okresy, spędzone na P.K.P. do dnia 1.9. 1929 r. Przyczyny dla których to uczyniono i zastosowano wzamian liczenie każdego roku służby parowozowej za 14 miesięcy mimo, iż pracownicy zdeklarowali wyraźnie gotowość dalszego opłacania świadczeń na ten cel, nie zostały dotąd należycie wyjaśnione. Przytaczane na usprawiedliwienie tego kroku M. K. względy formalno-prawne są nieistotne, skoro, przy dobrej woli, zawsze znaleźć można sposób usunięcia tego rodzaju przeszkód. Najprawdopodobniej właściwych przyczyn szukać należy w tej szczególnej niechęci i nieżyczliwości, jaką odznaczała się polityka personalna M. K. w okresie wydania omawianego zarządzenia.

Po wejściu w życie Rozp. R. M. z dnia 28.I. 1934 r. rozpoczęliśmy znowu zabiegi o przywrócenie omawianego prawa i wystosowaliśmy w tym celu do M. K. szereg należycie uzasadnionych memoriałów. Powołując się zatem na zawarte w nich argumenty, oraz ufając, iż nastawienie kierowniczych organów M. K. wobec słusznych postulatów personelu jest w chwili obecnej nierównie korzystniejsze aniżeli to bywało w niedalekiej przeszłości, uważamy za konieczne przeprowadzenie nowelizacji przepisów emerytalnych w tym sensie, aby przywrócone zostało w całej pełni i za cały okres służby na P.K.P. prawo do półtorakrotnego zaliczenia czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej pod tymi warunkami, jakie ustalone były w Rozp. M. K. z dn. 4.7. 1929 r. i z dn. 8.7. 1932 r.

III. Orzecznictwo w sprawach o ustalenie przyczyn i stopnia utraty zdolności do zarobkowania.

Orzecznictwo w tych sprawach należy obecnie do kolejowych komisyj lekarskich rejonowych i głównych. Komisje te orzekają według swego sumienia, oraz, wg. zasad wiedzy lekarskiej, przy czym nie poczuwają się wcale do obowiązku uzasadniać merytorycznie treść swoich decyzyj, chociaż istnieją i obowiązują osobne przepisy, normujące zasady ustalania stopnia utraty zdolności do zarobkowania. Z tego względu, ponad to zaś z powodu wadliwej konstrukcji przepisów proceduralnych (instrukcja S1), pracownik nie ma możności przeciwstawić się skutecznie orzeczeniom komisyj lekarskich, choćby uznawał je za niesłuszne i krzywdzące, a także i w drodze postępowania sądowo-administracyjnego nie istnieje możliwość kontroli tych orzeczeń ze strony N.T.A., skoro Trybunał, jako organ wymiaru prawa, nie chce i nie może wdawać się w ocenę opinij, opartych na wiedzy specjalnej.

Nie mamy zamiaru, ani prawa rozstrząsać sumienia pp. lekarzy kolejowych, jednakże wśród orzeczeń kolejowych komisyj lekarskich istnieją także i takie i to bynajmniej nie wyjątkowe, które nasunąć muszą każdemu bezstronnemu człowiekowi, nie mówiąc już o bezpośrednio zainteresowanych pracownikach, poważne wątpliwości i zastrzeżenia. I tak np. znamy wypadek uznania pracownika chorego umysłowo i niebezpiecznego dla otoczenia a wskutek tego umieszczonego w zakładzie dla obłąkanych za niezdolnego do zarobkowania tylko w 85%, na porządku dziennym jest uznawanie chorych na otwartą gruźlicę w stadium ostatnim, ciężko chorych na serce, tabetyków i paralityków, za niezdolnych do zarobkowania w 60, 70 i 80%, a notorycznym jest fakt, iż po wprowadzeniu przepisów, umożliwiających uchylanie prawa do 10-letniego dodatku za 95% utraty zdolności do zarobkowania — około 90% pracowników, którzy z dodatku tego korzystali, uznanych zostało za wykazujących znaczne polepszenie zdrowia. Zanotowaliśmy poza tym fakt, iż komisja badająca oskarżonego w 5 lat po wypadku uznała za możliwe stwierdzić, iż skutki tego wypadku trwały tylko 3 miesiące, po tym zaś terminie, aczkolwiek pracownik nadal był niezdolny do zarobkowania, to jednak zdaniem komisji wynikało to z innych przyczyn, nie mających nic wspólnego z wypadkiem.

Jakiekolwiek byłoby fachowo lekarskie uzasadnienie tych dziwnych orzeczeń, to jednak opinia pracowni-

cza wiąże je z faktem, iż komisje lekarskie składają się wyłącznie z lekarzy kolejowych, będących urzędnikami P.K.P., zależnymi od władz służbowych, a wobec tego niechętnie wydających orzeczenia, z których wynika dla PKP. obowiązek świadczeń pieniężnych. W ten sposób przeds. P. K. P. samo jest sędzią w swojej własnej sprawie, ponieważ zaś, wg. powszechnego przekonania trudno w takiej sytuacji zachować cnotę bezstronności, przeto pracownicy kolejowi nie mają do orzeczeń komisyj kolejowych lekarskich zaufania.

Sądzimy, iż zaufanie takie jest jednak niezbędne w interesie porządku i praworządności. Nie podnosząc zatem żadnych zarzutów w stosunku do treści orzeczeń komisyj lekarskich kolejowych w poszczególnych wypadkach, uważamy za rzecz najbardziej właściwą, aby orzecznictwo w sprawach o ustalenie przyczyn i określenie stopnia utraty zdolności do zarobkowania powierzone zostało komisjom lekarskim, niezależnym od PKP. Oczywiście komisje takie byłyby niezależne także i od pracowników, a wskutek tego ich orzeczenia mogłyby być w całej pełni bezstronne i opierałyby się wyłącznie na momentach rzeczowych, tą zaś drogą usunięte by były wszelkie powody, które uniemożliwiają obecnie pracownikom pokładanie zaufania w słuszności ich decyzyj.

—o—

Podejmując inicjatywę uregulowania tych ważnych zagadnień według zasad bardziej sprawiedliwych niż te które obowiązują dotychczas i w sposób nie wykraczający bynajmniej poza istniejące możliwości, mamy pełne prawo oczekiwać, że nie minie ona bez echa lecz znajdzie oddźwięk i pełne poparcie wśród innych związków pracowników kolejowych a w prasie zawodowej wywoła ożywioną dyskusję.

Wymaga tego dobro pracowników a zwłaszcza wdów i sierot po ofiarach nieszczęśliwych wypadków a wobec tego ustąpić muszą wszelkie różnice światopoglądów i zapatrywań tudzież wszelkie małostkowe ambicje i uprzedzenia.

SZKODLIWA TAJEMNICZOŚĆ

Przemawiając dnia 26 września b. r. na Zieździe K. P. W. w Toruniu powiedział p. Minister Komunikacji płk. J. Ulrych co następuje (cytujemy według organu K.P.W. „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe" Nr. 14 (111) z dn. 10.X.1937, str. 7):

„Kładę olbrzymi nacisk na sprawę sprawiedliwego awansu. W uznaniu słuszności przedstawionych postulatów pracowniczych ogłoszę w Dzienniku Urzędowym nowy system awansów, który, poza korzystnym zaszeregowaniem wielu stanowisk do wyższych niż obecnie grup uposażenia wprowadza listę starszeństwa jako jeden z głównych czynników, decydujących o awansie i wyznaczaniu na wyższe stanowiska".

Oświadczenie to powitała opinia pracowników kolejowych jednomyślnie z pełnym uznaniem upatrując w niem — i słusznie — zwycięstwo zasady porządku i praworządności nad panującą dotąd wszechwładnie metodą decydowania o najważniejszych sprawach pracowniczych wyłącznie według swawolnego uznania administracji personalnej.

Z dnia na dzień oczekiwali tedy pracownicy kolejowi ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym M. K. przepisów o systemizacji stanowisk i o porządku awansowania, zwłaszcza, iż przepisy te, jak wiadomo, są już oddawna gotowe i wykończone w szczegółach. Zapowiadano przecież ich ogłoszenie jeszcze na jesień roku 1936, potem na lipiec 1937 wreszcie na wrzesień; gdy zatem pod koniec tego miesiąca padło, powtórzone powyżej, publiczne oświadczenie p. Ministra — nikt już nie wątpił, że ogłoszenie nastąpi niebawem. Nikomu zwłaszcza nie przychodziło do głowy frywolne przypuszczenie, że ogłoszenie przepisów o porządku awansowania może nastąpić właśnie i akurat... już po udzieleniu awansów styczniowych.

A jednak na to się właśnie zanosi, a w każdym razie pewnym jest, że awanse przewidziane na styczeń 1938 przeprowadzone zostaną znowu według zasad nie tylko nie ogłoszonych publicznie, lecz nadto troskliwie konspirowanych pod pieczęcią tajemnicy służbowej. Podobno tak nieszczęśliwie złożyły się okoliczności, że nie można ogłosić tych przepisów w roku bieżącym. Zajmuje się nimi obecnie pewne biuro w M. K. zwane przez dziwaczne nieporozumienie „Biurem Usprawnienia Kolejnictwa". Biuro to, które dostarczyło wspaniałych dowodów własnej sprawności ogłosiwszy po całorocznych studiach sławetne przepisy o „godzinowym" z dnia 30 maja 1936 r. „usprawnia" obecnie przepisy o porządku awansowania już od 3 miesięcy i jakoś dostąd usprawnić ich nie zdołało...

Nie jest zresztą wykluczonym, że biuro usprawnienia kolejnictwa nic tu nie zawiniło i że jakieś inne względy wpłynęły na zwłokę w ogłoszeniu omawianych przepisów, jakiekolwiek jednak byłyby te względy — faktem jest, że przepisów dotąd nie ogłoszono a listy awansowe są już bodaj gotowe.

Jak je układano, jakie zasady porządku awansowania zastosowano, kto i na jakiej podstawie będzie miał pierwszeństwo do awansu? Wiele się o tym mówi i pisze, ale nikt, z wyjątkiem „wielkich wtajemniczonych" z biur personalnych, nie wie nic pewnego.

Cóż dziwnego, że w tych warunkach roi się wprost wśród kolejarzy od najrozmaitszych plotek, domysłów, przypuszczeń i obaw.

I tak np. sposób formułowania wniosków awansowych przez poszczególne parowozownie w pewnych okręgach dyrekcyjnych usprawiedliwia przypuszczenie, że awanse udzielone będą według starszeństwa lokalnego. Uchodzi za pewne, że parowozownie otrzymały, każda dla siebie, pewien kontyngent awansów i że mają przedstawić do awansu swoich pracowników według porządku starszeństwa miejscowego. Nie ma w tym nic nieprawdopodobnego skoro mianowania na etat w jesieni r. b. przeprowadzono w ten właśnie sposób. Taki porządek awansowania nie wykraczałby formalnie przeciw zasadzie starszeństwa, bo w każdej parowozowni awansowaliby najstarsi ale o sprawiedliwości też nie mogłoby być mowy, bo awans zależałby od okoliczności przypadkowych, a mianowicie od tego, w której parowozowni zatrudniony był kandydat do awansu w chwili sporządzania wniosków awansowych. Tam gdzie pracowników w pewnej grupie uposażenia lub w pewnym stopniu służbowym jest nie wielu ale kontyngent duży — tam i stosunkowo młodzi mogliby awansować, tam zaś gdzie jest odwrotnie — nawet i najstarsi nie mogliby uzyskać awansu. Nieuniknione są w tych warunkach różne wyskoki i przeskoki, a rezultatem może być tylko dotkliwe pokrzywdzenie ludzi niewinnych tym boleśniejsze, że niczym nie uzasadnione, a nie dające się ani odrobić, ani naprawić.

Nie mamy pewności czy przypuszczenia te odpowiadają prawdzie, jeśliby jednak rzeczywiście tak być miało, wówczas trudno by było zgodzić się na to bez stanowczego protestu. Wiadomo powszechnie, iż na P. K. P. obowiązywało do 1934 r. starszeństwo w skali okręgowej. Listy starszeństwa grupowały wszystkich pracowników zatrudnionych w jednym okręgu dyrekcyjnym bez względu na to w jakiej parowozowni byli zatrudnieni. Wiadomo również, że na tej samej zasadzie opierać się będzie porządek starszeństwa według mających się niebawem ukazać przepisów o systemizacji stanowisk. Nie jest i ta zasada bezwzględnie sprawiedliwa, stwarza bowiem znaczne nieraz różnice szans awansowych dla pracowników zatrudnionych w różnych dyrekcjach; w każdym jednak razie eliminuje w dużym stopniu moment przypadkowości i jest z tego powodu niewątpliwie bardziej słuszna i celowa niż zacieśnianie starszeństwa do grona pracowników zatrudnionych w pojedyńczej jednostce służbowej najniższego rzędu. Dlaczegóż tedy, a zwłaszcza w jakim celu obalać ten porządek, który obowiązywał poprzednio i ma obowiązywać w przyszłości i to właśnie w przeddzień ogłoszenia nowych przepisów i stwarzać tą drogą fakty dokonane, któ-

rych później ani cofnąć, ani odrobić już nie sposób?

Także i niefortunny pomysł oddzielenia grupy uposażenia od stanowiska służbowego i wynikające stąd awanse trojakiego rodzaju dają pole do różnych obaw i wątpliwości. Podobno pracownicy, którzy ostatnio awansowali w stanowisku, a nie awansowali w grupie uposażenia obecnie nie będą już mogli awansować w uposażeniu podczas gdy ci co awansu w poprzednich kilku terminach nie dostali — mając awansować równocześnie i w grupie i w stanowisku...

A wreszcie — i to jest bodaj najważniejsze — najżywszy niepokój budzi wśród pracowników swoista atmosfera przedawansowa, nie różniąca się niczym od atmosfery, która poprzedzała awanse dotychczasowe.

Urzędują więc, już, tak jak za dawnych dobrych czasów, po knajpach i brechałkach prywatne biura informacyjno - awansowe, wiedzące dokładnie kto, komu i za co awans obiecał i kto awans otrzyma. Wymienia się przy tym najczęściej nazwiska pracowników z grona zasłużonych i odznaczonych, także i takich, którzy z tej racji już raz, a nawet i wielokrotnie awansowali. Nadzieje te nie są całkowicie bezpodstawne bo przecież — jak podkreślają interesowani — starszeństwo ma być wprawdzie jednym z głównych ale nie jedynym i wyłącznym czynnikiem decydującym o awansie!

I znowu nie wiadomo czy owe plotki i zapowiedzi mają jakiekolwiek uzasadnienie. Kolejarze jednak wierzą w nie święcie albowiem pouczyło ich doświadczenie, że w takich plotkach bywa aż nazbyt wiele prawdy, i że prywatne biura awansowe są często lepiej poinformowane aniżeli nawet podpisujący dekrety awansowe pp. Dyrektorowie Kolei. Dlaczegóż obecnie miałoby być inaczej skoro nic się właściwie w sposobie awansowania nie zmieniło, skoro zasady awansowe ustalone przez M. K. okryte są tak jak i poprzednio bezwzględną tajemnicą i skoro w tych warunkach opinia pracownicza nie ma żadnych podstaw do orientacji i żadnej możności kontroli nad postępowaniem tych organów, którym powierzono przeprowadzenie awansów.

Nikt nie zaprzeczy, że są to objawy szkodliwe i niepożądane, a wobec tego trudno zrozumieć komu zależało na tym aby je stworzyć i podsycać. Nie byłoby tego wszystkiego gdyby zapowiedź p. Ministra została na czas spełniona t. j. gdyby przepisy o porządku awansowania ogłoszono przed terminem awansowym. Zwłoka w ich ogłoszeniu nie daje się niczym usprawiedliwić. Jeśli już nawet niemożliwym było uzgodnić czy też „usprawnić" na czas całe, obszerne przepisy o systemizacji stanowisk to jednak nic chyba nie stało na przeszkodzie ogłosić ustalone przez M. K. zasady awansowania choćby w komunikacie prasowym. Nie chcemy powtarzać rozmaitych przypuszczeń kursujących wśród kolejarzy na temat właściwych powodów nie ogłoszenia na czas przepisów o porządku awansowania, łatwo się jednak domyśleć, że przypuszczenia te nie przyczyniają się bynajmniej do wzrostu zaufania w sprawiedliwość postępowania administracji kolejowej.

Zdaniem naszym, należy w imię dobra i interesu służby położyć raz wreszcie kres wszystkim tym plotkom, podejrzeniom i kombinacjom. Niezbędnym jest w tym celu publiczne ogłoszenie ustalonych przez M. K. zasad awansowania. P. Minister kładzie olbrzymi nacisk na sprawę sprawiedliwego awansu, a wobec tego instrukcje wydane przez M. K. w sprawie sposobu przeprowadzenia awansów na 1. I. 1938 opierają się bez wątpienia na zasadach sprawiedliwych. Pocóż tedy otaczać je tajemnicą, i co tu jest do ukrywania? Sprawiedliwość nie lęka się jawności, chadza swobodnie w pełnym blasku dnia i nie potrzebuje czaić się w poufnych okólnikach!

Na wypadek jednak gdyby owe plotki i domysły miały być choć w części usprawiedliwione, niezbędne jest wydanie stanowczych i surowych zarządzeń mających na celu zapewnienie pełnej i bezkompromisowej sprawiedliwości w udzielaniu awansów, tak jak tego chce p. Minister i jak to zapowiedział publicznie.

W tej myśli zabiegamy o audiencję u p. Ministra, że spodziewamy się usłyszeć z jego ust słowa uspokojenia, które pozwolą kolejarzom oczekiwać awansów styczniowych w spokoju i z ufnością, że będą one odpowiadać zupełnie wymogom porządku i praworządności.

PRZYKŁAD GODNY NAŚLADOWANIA

Na polskich liniach lotniczych „Lot" wydarzyły się ostatnio dwie katastrofy: jedna pod Piasecznem w pobliżu Warszawy, druga w Bułgarii, w górach Pirynu. W obu wypadkach nastąpiło strzaskanie samolotu, były ofiary w ludziach, zabici i ranni, były znaczne szkody materialne.

O katastrofie w górach Pirynu, która okryła żałobą całe społeczeństwo i dała sposobność do manifestacji braterskich uczuć dwu narodów słowiańskich w słowach i czynach pisać szczegółowo nie zamierzamy. Pilot, mechanik i radiotelegrafista wraz ze wszystkimi pasażerami ponieśli śmierć na miejscu a okoliczności wypadku opisywała szczegółowo prasa codzienna.

Interesuje nas natomiast katastrofa pod Piasecznem a to z uwagi na sposób, w jaki zareagowały na nią władze bezpieczeństwa, opinja publiczna oraz Ministerstwo Komunikacji, które jak wiadomo jest władzą nadzorczą nie tylko nad kolejami lecz i nad komunikacją powietrzną.

Pomiędzy funkcjami pilota i maszynisty parowozowego istnieją niewątpliwie znaczne różnice i trzeba samemu być pilotem aby wczuć się dokładnie w psychikę kolegi, który w katastrofie życia nie utracił i który niewątpliwie roztrząsa w swoim sumieniu tragiczne pytanie: czy uczynił wszystko co do niego należało, aby wypadkowi zapobiec. Jeśli kto jednak z poza grona pilotów — to właśnie my, maszyniści, wiemy coś o tym, bo każdy z nas w każdej chwili może się znaleść, a niejeden bywał już w podobnej sytuacji, nie wielka to bowiem różnica, czy ktoś się zabił spadłszy z nieba, czy też stoczywszy się z nasypu kolejowego. Współczujemy zatem serdecznie pilotowi - ofierze wypadku i cieszymy się z całego serca, że zarówno wysokie władze jak też i opinia publiczna zachowała się wobec niego tak, jak na to zasługuje.

Nie możemy jednakże powstrzymać się od porównania sposobu postępowania wobec pilota strzaskanego samolotu ze sposobami, stosowanymi z reguły wobec maszynisty parowozu, który uległ katastrofie.

Podział administracyjny naszego Państwa jest już od dawna zakończony i istnieje niewątpliwie taki posterunek policyjny, któremu „podlega" miejsce katastrofy. Radzibyśmy zatem dowiedzieć się, czy też komendant tego posterunku spisał o wypadku stosowany protokół, jak się to dzieje przy każdym, najdrobniejszym nawet, wypadku ruchowym na kolei i czy protokół ten powędruje bez wiedzy i zgody władz lotniczych i bez zasięgania ich fachowej opinii do właściwego sądu aby tam stać się przedmiotem rozprawy sądowej. Dotąd nic o tym nie było słychać i należy raczej przypuścić, że decyzja o tym, czy pilota należy pociągnąć do odpowiedzialności sądowej pozostawiona zostanie komuś kto się na sprawie rozumie lepiej niż posterunkowy Policji Państwowej z miasta Piaseczna.

Pewnym jest natomiast, że ani właściwy prokurator ani właściwy sędzia śledczy pilota nie aresztował na miejscu, że mu nie posadzono policjanta przy łożu szpitalnym, że go nikt pod bagnetami środkiem ulicy nie prowadził i nie zamknął go w kryminale w sympatycznym towarzystwie pp. złodziei, sutenerów i bandytów tudzież że nikt mu ani szelek, ani krawatu nie odebrał. A przecież tak właśnie postępują wysokie władze z maszynistami, którym wydarzyła się katastrofa, przy czym podobno chodzi o to, aby delikwent nie próbował uchylić się od wymiaru sprawiedliwości, nie zacierał śladów przestępstwa, nie wpływał na bieg śledztwa i nie nakłaniał świadków do

fałszywych zeznań. Okazuje się jednak, że wszystko to nie jest znowu ani konieczne, ani nieuniknione, skoro obeszło się bez tego z okazji katastrofy pod Piasecznem, a ani bieg dochodzeń ani powaga wymiaru sprawiedliwości nic jakoś wskutek tego nie ucierpiała.

Dochodzenia w sprawie przyczyn katastrofy prowadziło Ministerstwo Komunikacji. Inny Departament, ale to samo, nasze Ministerstwo, nasza władza naczelna. I oto jak wystylizowano komunikat o rezultatach dochodzeń:

„Przyczyną wypadku było obniżenie przez pilota wysokości lotu poniżej wysokości wymaganej odnośnymi przepisami określającymi warunki lądowania Z. Z., co spowodowało uderzenie samolotu w słup linii wysokiego napięcia. Samolot oraz wszystkie urządzenia przyziemne nie wykazały żadnych błędów, które mogły by mieć związek z wypadkiem. Niespotykana normalnie różnica warunków atmosferycznych między Piasecznem (miejscem katastrofy) i lotniskiem w Warszawie, do którego odnosił się ostatni biuletyn meteorologiczny (gęsta mgła przyziemna w miejscu katastrofy przy równoczesnej podstawie chmur na wysokości 40 metrów nad lotniskiem) sprawia, że częściowa zmiana metody lądowania przez pilota, która miała na celu uczynienie lądowania pewniejszym, skończyła się katastrofą. Dochodzenie wykazały, że niefortunną decyzję obniżenia lotu, należy przypisać w pewnej mierze zdenerwowaniu pilota, na co wpłynęły wyjątkowo ciężkie warunki atmosferyczne oraz trudny przebieg lotu".

Polecamy ten styl pełen umiaru i kurtuazji wobec nieszczęśliwego pilota, ten delikatny, powiedzmy: aksamitny sposób ujmowania rezultatów dochodzeń uwadze tych wszystkich organów P. K. P. zwłaszcza niższego kalibru, które prowadzą dochodzenia w sprawie wypadków kolejowych. Komisja powiedziała co uważała za stosowne, a mimo to obeszło się bez takich kwiatków, jak: „mógł przewidzieć", powinien był dołożyć starań", „nie może się tłumaczyć warunkami atmosferycznymi" „nic go nie usprawiedliwia" i t.p. no i nie zaszła widocznie potrzeba cytowania stosownej porcji paragrafów pragmatyki, przepisów ruchu i najrozmaitszych instrukcyj. Komisja, widocznie, składała się nie tylko z fachowców, nie tylko z urzędników ale i z ludzi, którzy po ludzku rozumowali, po ludzku czuli, i zrozumieli człowieka, a więc i postąpili po ludzku. Jaka szkoda, że pomiędzy funkcjonariuszami P. K. P. i urzędnikami Ministerstwa Komunikacji, prowadzącymi dochodzenia służbowe w sprawach o wypadki kolejowe, tak mało jest ludzi podobnych!...

Nie wiemy czy w lotnictwie istnieją przepisy podobne do naszych R 1, czy nowelizowano je tylko 144 razy tak jak nasze przepisy, czy też może więcej i czy ich żaden pilot tak samo jak u nas żaden maszynista do rąk nie dostał; nie wiemy również, czy istnieje na liniach „Lotu" pragmatyka służbowa, czy zawiera gumowy paragraf, podobny do naszego § 19 i czy obowiązują tam na wypadek katastrofy instrukcje analogiczne do kolejowych. Wskutek tego nie możemy się zorientować, czy pilota zawieszono w urzędowaniu, czy odesłano go do zbadania lekarskiego i psychotechnicznego i czy wytoczono mu postępowanie dyscyplinarne, niezależnie od ew. postępowania karnosądowego.

Na wszelki jednak wypadek nikt dotąd nie sponiewierał jego godności, nikt go nie zgnębił ani fizycznie, ani moralnie, nikt nie usiłował przesądzić jego winy, ani też zabezpieczyć jego osobę na użytek wymiaru sprawiedliwości.

A — co najciekawsze — jakoś dotąd nie wybuchła z tego powodu rewolucja, rząd rządzi, sąd sądzi. M. K. stoi tam gdzie stało dawniej t.j. przy ul. Chałubińskiego, linie „Lotu" pracują, hangarów nikt nie zburzył ani samolotów nikt nie potrzaskał a i pasażerowie latają sobie nadal, jak który ma pieniądze i ochotę. A przecież tłumaczono nam zawsze, że władze muszą reagować ostro i stanowczo na wszelkie wypadki i katastrofy bo... domaga się tego wzburzona opinia publiczna. Jakoś tym razem opinia żadnego wzburzenia nie wykazała, owszem, zachowała się spokojnie, wyraziła nie tylko ofiarom, ale i pilotowi współczucie, troskliwie interesowała się stanem jego zdrowia i uznała go za to, czym jest rzeczywiście t. j. za ofiarę swego trudnego i odpowiedzialnego zawodu.

Nie ma żadnego rozsądnego powodu przypuszczać, że ta sama opinia publiczna zachowa się inaczej wobec katastrofy kolejowej i wobec maszynisty o ile jej oczywiście żadna komisja nie rozwydrzy i nie porobi, z własnej, niczym nie przymuszonej woli, z ofiar zawodu — zbrodniarzy i łajdaków.

Miejmy jednakże nadzieję, że takie metody należą już do przeszłości i że się więcej nie powtórzą. Z punktu widzenia odpowiedzialności niema różnicy pomiędzy pilotem i maszynistą; ten sam paragraf grozi tą samą karą zarówno za spowodowanie katastrofy w komunikacji lądowej, jak też i w komunikacji powietrznej, te same przecież urzędują sądy, ci sami prokuratorzy, ta sama policja. No i to samo Ministerstwo sprawuje nadzór i prowadzi dochodzenia. Można się zatem spodziewać, że i postępowanie tych władz będzie jednakie, nie zależnie od tego, czy wypadek przydarzył się maszyniście czy pilotowi.

Wymaga tego nie tylko wzgląd na osobę ofiary obowiązku, którą sąd zresztą najczęściej uniewinnia, lecz przedewszystkiem wzgląd na własny interes przedsiębiorstwa P. K. P. oraz na tę właśnie opinię publiczną, która żeru bynajmniej nie łaknie, dotychczasowych metod nie pochwala i skłonna jest przypuszczać, że chodzi nie tyle o uspokojenie narodu, ile o zamaskowanie właściwych, tych głębszych, przyczyn katastrof, za które maszynista przecież nie odpowiada i odpowiadać nie może.

OBNIŻENIE STAWEK PODATKU „SPECJALNEGO"

Rządowy projekt preliminarza budżetowego na rok 1938/39 wniesiony już został do Sejmu i podany do wiadomości publicznej. Z analizy zawartych w nim cyfr i zestawień wynika jasno, iż Rząd nie zamierza bynajmniej dokonać obecnie reformy obowiązujących, t. zw. „jędrzejewiczowskich" przepisów uposażeniowych. Nie jest również przewidywane zniesienie podatku specjalnego ani od 1.I 1938 r., jak to przewidywał pierwotnie dekret p. Prezydenta R. P. z dnia 14 listopada 1935 r. ani nawet od 1.IV 1938 r., jak to przewidywała ustawa skarbowa na bieżący okres budżetowy.

Natomiast wystąpił Rząd z projektem udzielenia mu prawa do pobierania podatku specjalnego na dalszy okres roczny, t. j. do dnia 31.III 1939, jednakże według zmienionych zasad, przewidujących zwolnienie od podatku uposażeń najniższych i obniżenie stopy podatkowej od uposażeń średnich, a to według skali następującej:

I. **Uposażenia wolne od podatku dochodowego, opłat emerytalnych i opłat na Fundusz Pracy** (na P. K. P. uposażenia pracowników etatowych, stałych i praktykantów oraz zaopatrzenia emerytalne, wdowie i sieroce, wymierzone według nowych przepisów):

	do	150 zł	—	wolne od pod. „specj."		
od	150 „	200 „	—	3%	(dotąd	9%)
„	200 „	250 „	—	5%	(„	10%)
„	250 „	500 „	—	8%	(„	11%)
„	500 „	1.000 „	—	11%	(„	14%)
„	1.000 „	2.000 „	—	17%	(„	17%)
	ponad	2.000 „	—	25%	(„	25%)

II. **Uposażenia, obciążone podatkiem dochodowym, składkami emer., względnie opłatami na Fundusz Pracy** (na P. K. P. wynagrodzenie pracowników umownych, t. j. kontraktowych, czasowych i sezonowych, oraz zaopatrzenie emeryt., wdowie i sieroce, wymierzone według starych przepisów):

	do	165 zł	—	wolne od pod. „specj."		
od	165 „	220 „	—	2%	(dotąd	7%)
„	220 „	560 „	—	5%	(„	8%)
„	560 „	1.150 „	—	7%	(„	10%)
„	1.150 „	2.350 „	—	10%	(„	10%)
	ponad	2.350 „	—	15%	(„	15%)

Jak widać z powyższego zestawienia, projekt rządowy zwalnia od podatku uposażenia najniższe do zł 150 (dotąd opłacały 7%), względnie do 165 zł (dotąd — 5½%), obniża znacznie stopę podatkową od uposażeń nie przekraczających 250 zł, względnie 220 zł, przynosi pewną ulgę uposażeniom średnim (do 1.000 zł, względnie do 1.150 zł), pozostawia natomiast w dotychczasowej wysokości stawki podatku od uposażeń najwyższych. Reforma podatku spowodować ma, według obliczeń rządowych, obniżenie wpływów z tego źródła o około 70 milionów w stosunku rocznym, mimo to jednak zapewnia Skarbowi Państwa wpływy w sumie około 100 milionów zł w tym samym stosunku.

Trudno zaprzeczyć, że projektowana przez Rząd reforma podatku specjalnego przynosi pewną, a w grupach najniższych nawet dość znaczną, ulgę pracownikom. Tym niemniej jednak, nie sposób się pogodzić z takim połowicznym załatwieniem żądań pracowniczych. Cały ogół pracowniczy, bez względu na różnice zapatrywań i przynależności organizacyjnej, zgodny jest w stanowczym przekonaniu, że podatek specjalny winien być zniesiony całkowicie i to w terminie pierwotnie ustalonym, t. j. od 1.I 1938 r., zaś pracownicy kolejowi domagają się ponadto — i słusznie — aby przyznano im — wzorem innych przedsiębiorstw państwowych, monopolów i instytucyj samorządowych — częściowy bodaj zwrot tego podatku w formie bezzwrotnej zapomogi zimowej. Nie sposób również pogodzić się z odkładaniem na termin nieokreślony palącej i koniecznej, zasadniczej reformy systemu uposażeniowego, który jest niesprawiedliwy i krzywdzący i nie powinien stanowić trwałej podstawy wynagradzania pracowników państwowych.

Projekt rządowy jest wprawdzie tylko projektem, i formalnie podlega dyskusji oraz wymaga zatwierdzenia ciał ustawodawczych, jednakże obowiązująca konstytucja krępuje dotkliwie inicjatywę ustawodawczą Sejmu i Senatu w sprawach, które wymagają zwiększenia wydatków ze Skarbu Państwa. Obawiamy się zatem, że nawet przy najlepszej woli, ciała ustawodawcze nic nie będą mogły zmienić w projekcie rządowym, ani też żadnej inicjatywy w sprawie reformy uposażeń nie będą mogły przeprowadzić — o ile Rząd na to się nie zgodzi.

Nie łudzimy się bynajmniej, aby uzyskanie zgody Rządu na całkowitą lub choćby na częściową tylko realizację postulatów pracowniczych należało do zadań łatwych, nie sądzimy jednak, aby było to absolutnie wykluczone. Wszystko zależy od postawy i taktyki samych pracowników. Organizacja nasza idzie po linii wskazań Zarządu Głównego, sformułowanych w rezolucji z dnia 3.X 1937 roku (patrz poprzedni numer „Maszynisty" z z roku bież., str. 74). Rezolucję tę przedłożyliśmy już z obszernym uzasadnieniem p. Ministrowi Komunikacji i oczekujemy na audiencję w tej sprawie. Mamy pełne prawo powołać się na jednomyślną i zupełnie zdecydowaną opinię ogółu pracowników parowozowych, który poparł postulaty nasze w całej rozciągłości, a stanowisku swemu dał wyraz dobitny na imponujących zebraniach, które odbyły się już we wszystkich okręgach. Jest to argument, który zlekceważony być nie powinien.

Przygotowawszy w ten sposób na własnym terenie grunt do szerszej akcji, gotowi jesteśmy — również zgodnie ze wskazówkami Zarządu Głównego—do współdziałania z innymi związkami zawodowymi, względnie z zrzeszeniami tych związków i spodziewamy się, że znajdzie się w tej ważnej sprawie platforma zgodnego porozumienia oraz podstawa do wspólnej akcji, która, jeśli będzie dość energiczna i stanowcza, musi, zdaniem naszym, prędzej czy później doprowadzić do celu.

NORMY ŚWIADCZEŃ NA POMOC ZIMOWĄ

Wzorem roku ubiegłego zainicjował Rząd także i w roku bieżącym akcję pomocy zimowej dla bezrobotnych. Normy świadczeń na ten cel od osób pozostających w stosunku służbowym lub w stosunku pracy najemnej ustalone w porozumieniu z przedstawicielstwem pracowników są niższe niż w roku ubiegłym, a w szczególności wynoszą:

od uposaż. mies. netto:

	do 160 zł			20 groszy
ponad	160 do 300 zł		—	¼%
„	300 „ 600 „		—	½%
„	600 „ 800 „		—	1%
„	800 „ 1200 „		—	1½%
ponad	1.200 zł do 2.500 zł		—	2%
„	2.500 „		—	4%

Osoby opłacające świadczenia od uposażeń wzgl. wynagrodzeń za pracę najemną zwolnione są od świadczeń z tytułu zajmowania lokali mieszkalnych.

Udział w świadczeniach na pomoc zimową jest dobrowolny, nie mniej jednakże jest obowiązkiem każdego pracownika przyczynić się tą drogą do ulżenia doli bezrobotnych.

Wzywamy tedy wszystkich członków naszego Związku, aby obowiązek ten spełnili i mamy nadzieję, że nikt z pośród nas nie zechce się od tego uchylić.

KTO NIE NALEŻY DO KOMITETU P. STARZAKA?

W związku z artykułem p. t. „Za kulisami", zamieszczonym w nr. 10 (270) „Maszynisty" z r. b., Zarząd **Związku Prawników i Ekonomistów Kolejowych** prosił nas o zaznaczenie, że Związek ten nie należy do tworzonego przez p. Starzaka „Komitetu Stowarzyszeń Pracowników Komunikacji" i że sprzeciwiał się zorganizowaniu tego Komitetu, uznaje natomiast potrzebę i oświadcza gotowość współpracy z innymi organizacjami **zawodowymi** w sprawach znaczenia ogólnego, obchodzących wszystkich pracowników P. K. P.

Skądinąd dowiadujemy się, że do wspomnianego „Komitetu" nie należy również **Związek Zwrotniczych Kolejowych.**

Inne Związki Zawodowe milczą. Widocznie otrzymały taki rozkaz. Także i sam Komitet nie daje o sobie znaku życia, a cała sprawa toczy się w zupełnej tajemnicy — przed pracownikami kolejowymi, o których losie „Komitet" zamierza decydować. Poza naszym artykułem nie ukazała się w tej sprawie ani jedna notatka w prasie zawodowej i nie wspomina się o niej ani jednym słowem na licznych zebraniach związkowych. Taka już, widać, „polityka".

Bardzo charakterystyczne i ciekawe zjawisko!

„G O D Z I N O W E"

Prace nad redakcją nowych przepisów o „godzinowym" toczą się nadal w Departamencie Mechanicznym M. K. i są w chwili obecnej na ukończeniu. Ostatnio obradowały w tej sprawie konferencje p.p. Naczelników Służby Mechanicznej oraz Kierowników rachuby ze wszystkich Dyrekcyj O. K. P.

Do dnia dzisiejszego (16.XII.1937) nie znamy jeszcze w szczegółach ani zasad projektu ani też projektowanych stawek. Nie ulega jednakże już dzisiaj żadnej wątpliwości, że nowe przepisy będą się różniły znacznie od przepisów obowiązujących obecnie i to w punktach istotnych. Przewiduje się m. in. zróżniczkowanie stawek nie tylko w zależności od rodzaju pociągu, lecz nadto od szybkości jazdy a nawet od odległości przejazdu. Podawanie innych, znanych nam zasad projektu uważamy za przedwczesne z uwagi na nieoficjalny charakter naszych informacyj oraz na możliwość wprowadzenia zmian lub przeróbek.

W każdym razie nie ulega wątpliwości, że będziemy mieli możność zapoznać się z projektem jeszcze przed jego ostatecznym zdecydowaniem, oraz zaproponować ew. poprawki wzgl. uzupełnienia, a przy tej sposobności nie omieszkamy zaznajomić z treścią projektu członków naszych drogą organizacyjną t. j. w specjalnym okólniku.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Zamiast życzeń Świątecznych i Noworocznych, których Prezydium w tym roku nie wysyła — składa Związek zł. 50 na FUNDUSZ POMOCY BEZROBOTNYM.

W WALCE O POSTULATY

Rezolucja Zarządu Głównego z dn. 3 października b. r. w której sformułowane zostały najważniejsze postulaty nasze w sprawach uposażeniowych i emerytalnych stworzyła podstawę rozległej i szeroko zakrojonej akcji, mającej na celu zapoznać pracowników parowozowych ze stanowiskiem Związku w tych sprawach i zyskać dla wystąpień Prezydium oparcie w opinii ogółu członków.

Rezolucja została przedłożona z obszernym uzasadnieniem p. Ministrowi Komunikacji, a Prezydium zabiega obecnie o uzyskanie w związku z tym audiencji. Równocześnie zainicjowało Prezydium zwołanie w każdym okręgu Zjazdu okręgowego z udziałem przewodniczących i delegatów kół oraz miejscowych członków.

Pierwszym z takich zebrań było zebranie węzła warszawskiego dn. 28.X.1937, następnie odbyły się kolejno: Zjazd Okręgu warszawskiego w dn. 7.XI w Warszawie, Zjazd Okręgu poznańskiego dn. 13.XI w Poznaniu, Zjazd Okręgu toruńskiego dn. 18.XI. w Bydgoszczy. Zjazd Okręgu radomskiego dn. 21.XI. w Kielcach. Zjazd Okręgu lwowskiego dn. 23.XI we Lwowie, Zjazd Okręgu śląskiego dn. 24.XI w Katowicach. Zjazd Okręgu krakowskiego dn. 28.XI w Krakowie i wreszcie Zjazd Okręgu wileńskiego dn. 12.XII w Wilnie. Po za tym odbyły się w wielu innych większych ośrodkach naszego ruchu jak n. p. w Gnieźnie, w Toruniu, w Gdyni, w Grudziądzu i t. d. masowe zebrania Kół.

Wszystkie te zjazdy i zebrania zgromadziły bardzo znaczną, jak na nasze stosunki i na rodzaj pracy w naszym zawodzie ilość uczestników i to nie tylko z pośród członków Z. Z. M. lecz wogóle z pośród pracowników parowozowych bez względu na przynależność organizacyjną. Obrady toczyły się wszędzie w powadze i w spokoju a ich przedmiotem były przede wszystkim postulaty sformułowane w rezolucji Zarządu Głównego. Można bez obawy pomyłki i bez przesady stwierdzić, że znalazły one ogólny poklask i pełne uznanie wśród wszystkich pracowników parowozowych, którzy oświadczyli gotowość poparcia akcji Centralnych organów Związku wszystkimi i dostępnymi sobie środkami i sposobami. To stanowisko znalazło wyraz w uchwalonych wszędzie jednomyślnie rezolucjach w których obok postulatów ogólnego znaczenia sformułowano ponad to specjalne żądania i postulaty natury lokalnej. Przedstawiciele Prezydium, którzy w zebraniach tych uczestniczyli spotykali się wszędzie z przychylnym przyjęciem i z pełnym uznaniem dla działalności naczelnych władz Związkowych.

Zebrania i Zjazdy zorganizowane przez nasz Związek odbiły się głośnym echem w prasie stołecznej i prowincjonalnej. Poszczególne czasopisma zamieściły obszerne sprawozdania z przebiegu obrad podkreślając z uznaniem ich powagę oraz zdecydowaną i stanowczą postawę uczestników zebrań tudzież przedrukowały, przeważnie dosłownie, uchwalone na tych zebraniach rezolucje.

Przeprowadzona w ten sposób akcja jest bez wątpienia osiągnięciem poważnym, świadczy o żywym tempie naszego życia organizacyjnego i o pogłębieniu świadomości obywatelskiej wśród naszych członków a przede wszystkim daje Zarządowi Głównemu i Prezydium Związku należyte oparcie w dalszych staraniach i w dalszej walce o realizację zasad sprawiedliwości w życiu służbowym.

Prezydium poczuwa się do obowiązku złożyć tą drogą podziękowanie wszystkim kolegom, którzy swą pracą i swoim współudziałem przyczynili się do powodzenia tej akcji.

KUTNO

Otwarcie sali wykładowej. Dnia 4 października b. r. odbyła się w parowozowni Kutno skromna uroczystość przekazania drużynom parowozowym nowej sali wykładowej. Sala mieści się w nowym budynku, wzniesionym przy parowozowni na Azorach, gdzie prócz tego znalazły pomieszczenia dyspozytornia i poczekalnia dla drużyn, która mieściła się poprzednio w starym, wycofanym z użytku wagonie.

Sala wykładowa zaopatrzona jest bogato w pomoce naukowe, w szczególności zaś w modele plastyczne, tablice gospodarki cieplnej, schematy, rysunki oraz w obszerną bibliotekę. Pomyślano też o stronie estetycznej i przyozdobiono ją z funduszów, zebranych drogą dobrowolnych składek od pracowników parowozowni Kutno. Salę zdobi ponadto popiersie Marszałka Piłsudskiego.

Urządzenie sali i zaopatrzenie jej w pomoce naukowe zawdzięczać należy staraniom maszyn.-instr. kol. **Stanisława Stawskiego,** który nie szczędził trudów i wysiłków, aby pomoce naukowe zdobyć i skompletować. Czynem tym zasłużył się kol. **Stawski** dobrze dla interesów służby, wśród pracowników zaś, którzy są dumni z pięknej i bogato zaopatrzonej sali wykładowej, zdobył sobie prawdziwą i niekłamaną wdzięczność.

KIELCE

Zgon zasłużonego lekarza.

W pierwszych dniach listopada r.b. zmarł w Kielcach ś. p. **Dr Józef Jankowski,** emer. długoletni lekarz kolejowy rejonu kieleckiego.

Ś. p. Dr Jankowski pełnił obowiązki lekarza kolejowego w Kielcach od r. 1918 do 1935 i dzięki prawości swego charakteru, głębokiej wiedzy zawodowej i prawdziwej życzliwości, z jaką odnosił się zawsze do swoich pacjentów, zaskarbił sobie wśród pracowników kolejowych, szczególnie zaś wśród personelu parowozowego żywą wdzięczność oraz szczere uznanie. Toteż maszyniści kieleccy odczuli z głębokim żalem przedczesny Jego zgon i złożyli cześć Jego pamięci przez tłumny udział w pogrzebie.

PODZIĘKOWANIA

Składam tą drogą serdeczne i gorące podziękowanie wszystkim, którzy złożyli mi dowody życzliwości oraz upominki z okazji 25-cio-lecia mej służby kolejowej w szczególności zaś pp. Nacz. Par. Głównej inż. **Reszelskiemu,** Zast. Nacz. Par. p. Karaśkiewiczowi, masz. instr. p. Strusiowi, Zarządom Okręgu i koła Z. Z. M. w Poznaniu, oraz wszystkim pp. Kolegom i współtowarzyszom pracy zawodowej i społecznej.

Suchanke Fr.
masz. I kl., skarbnik Koła ZZM.

Poznań, w październiku 1937 r.

Poczuwam się do obowiązku złożyć tą drogą serdeczne i gorące podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie za udzielenie mi doraźnej pomocy materialnej oraz za bezinteresowną i skuteczną pomoc prawną w procesie sądowym, dzięki czemu przywrócono mi prawo do zaopatrzenia wdowiego, stanowiącego jedyne źródło mego utrzymania.

Karolina Dobrzańska.
Nowy Sącz, ul. Legionów Nr. 21.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15